



Review

Reviewed Work(s): Povsednevnaja žizn' Rossijskich železnych dorog. Živaja istorija: Povsednevnaja žizn' čelovečestva by Aleksej Vul'fov

Review by: Frithjof Benjamin Schenk

Source: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Neue Folge, Bd. 58, H. 4 (2010), pp. 584-586

Published by: Franz Steiner Verlag

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/41052536>

Accessed: 28-08-2018 13:00 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



JSTOR

Franz Steiner Verlag is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*

VSEVOLOD L. KUČIN, selbst aktives Mitglied der in den 1990er Jahren erneut ins Leben gerufenen russischen Pfadfinderorganisation, zeichnet in seinem umfangreichen Aufsatz-, Dokumenten- und Memoirenband ein völlig anderes Bild. Er betont den zivilgesellschaftlichen und internationalen Ansatz der Bewegung, deren Mitglieder sich mehrheitlich in Opposition zum Bolschewismus befunden hätten. Dementsprechend rücken die Emigration und die Verfolgung der Mitglieder in den Mittelpunkt der Untersuchung. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Verhaftungswelle von 1926, die sich gegen jene *skauty* richtete, die auch nach dem offiziellen Verbot von 1923 ihre Aktivität nicht aufgeben wollten und in der Folge staatlichen Repressionen ausgesetzt waren. Die Volljährigen wurden zu Lagerhaft auf den Solovki-Inseln verurteilt, die Jüngeren für drei Jahre aus Moskau verbannt und ihrer Bürgerrechte für verlustig erklärt. Die ausführlichen Erinnerungen vermitteln dem Leser einen eindrucksvollen Einblick in die Lebensläufe dieser Menschen, in ihre meist bürgerliche Herkunft, ihr soziales Netz, ihr Leben nach dem Krieg und ihren Kampf um Rehabilitierung, die für die meisten 1964 erfolgte. Wenngleich es sich bei dem Band keinesfalls um eine kritische Quellenedition handelt, sondern eher um eine Zusammenstellung verschiedenster Texte, ist er trotzdem aufgrund der Dichte der Informationen eine gute Grundlage, um sich einen Eindruck von diesem bisher kaum erforschten Kapitel sowjetischer Geschichte zu machen.

Corinna Kuhr-Korolev, Bochum/Moskau

ALEKSEJ VUL'FOV *Povsednevnaja žizn' Rossijskich železnych dorog*. Izdat. Molodaja gvardija Moskva 2007. 464 S., Abb. = *Živaja istorija: Povsednevnaja žizn' čelovečestva*. ISBN: 978-5-235-03071-8.

Ungeachtet des gegenwärtig wachsenden Interesses der historischen Osteuropaforschung an Fragen der Infrastruktur- und Mobilitätsgeschichte, stellt die Alltagsgeschichte der Eisenbahn im Russländischen Reich und der UdSSR noch immer eine Forschungslücke dar. Dies ist umso erstaunlicher, als die Reise mit der Eisenbahn bis heute zweifelsohne zu einem festen Bestandteil russischer Alltagskultur zählt.

Schon im 19. Jahrhundert hat das dampfgetriebene Verkehrsmittel nicht nur zur ökonomischen Entwicklung des Zarenreiches beigetragen und die Zunahme geographischer Mobilität immer größerer Bevölkerungskreise ermöglicht. Gleichzeitig hat die neue und beschleunigte Form der Überwindung räumlicher Distanz bereits Schriftsteller wie Tolstoj, Dostoevskij oder Čechov in ihren Bann gezogen und zu entsprechenden Schilderungen menschlicher Begegnungen im modernen Eisenbahnraum inspiriert. Auch in der sowjetischen Kinematographie war die Eisenbahnreise ein fest etablierter Topos. Der Abschied auf Bahnhöfen, das Rattern der Räder auf endlosen Fahrten durch die ‚russische Weite‘, das Abteilgespräch mit Fremden bei einem Glas Tee und einem gebratenen Hühnchen waren und sind beliebte Sujets des sowjetischen und zeitgenössischen russischen Liedgutes und der Alltagsmythologie.

Dass der Moskauer Verlag „Molodaja gvardija“ eine Monographie über die Alltagsgeschichte der Eisenbahnen Russlands in seine Reihe der „Lebendigen Geschichte“ aufgenommen hat, ist vor diesem Hintergrund ausdrücklich zu begrüßen. Das Werk von Vul'fov kann, positiv gewendet, als bescheidener Anfang der systematischen Auseinandersetzung mit diesem weiten und facettenreichen Themenfeld betrachtet werden. Bei der Bewertung des Buches muss in Rechnung gestellt werden, dass es sich explizit *nicht* an ein wissenschaftliches Publikum, sondern eine breite Leserschaft richtet, die mit den Besonderheiten der Reisekultur in russischen Zügen vertraut ist und bei Vul'fov etwas mehr darüber erfahren möchte, seit wann es in russischen Waggons Samoware gibt, wie im 19. Jahrhundert der Verkauf von Fahrkarten geregelt war und ob russische Züge im Zarenreich wirklich so langsam fuhren, wie vielfach behauptet. Es kann angenommen werden, dass russische Eisenbahnliebhaber und Freunde von Dampflokomotiven und Anekdoten aus dem Leben russischer Zugführer bei der Lektüre dieses Buches voll auf ihre Kosten kommen. Die Erwartungen eines wissenschaftlichen Lesers bleiben indes weitgehend enttäuscht.

Vul'fov, der Anfang der neunziger Jahre als Journalist für eine Eisenbahnzeitschrift gearbeitet hat und mit der Geographie des russischen Schienennetzes, dem Alltag der Zugreise in der

späten Sowjetunion und dem Leben russischer Eisenbahner aus persönlicher Anschauung aufs Beste vertraut ist, hat sein Buch in zwölf Kapitel gegliedert. Die einzelnen Abschnitte sind Themen wie zum Beispiel den technischen Bauten des Eisenbahnsystems, dem Signalwesen, der Geschichte russischer Passagierwaggons, der Reisekultur oder dem Ort des Bahnhofsbuffets gewidmet. An das Ende eines jeden Kapitels hat Vul'fov einen kurzen literarischen Text aus der Feder bekannter russischer Autoren bzw. westlicher Reiseschriftsteller des 19. und 20. Jahrhunderts, wie z.B. Auszüge aus Čechovs „Im Waggon“ (1881) oder aus Théophile Gautiers Bericht „Reise durch Russland“ (1867) gestellt. Wenngleich die Zusammenstellung dieser Textfragmente für den Kenner russischer „Eisenbahn-Literatur“ keine großen Überraschungen bietet, wird Vul'fovs Band durch diese kleine belletristische Anthologie durchaus aufgewertet.

Der darstellende Teil des Buches ist leicht lesbar, zum Teil im Plauderton, an einigen Stellen mit Ironie und Witz geschrieben und mit Anekdoten aus der jüngeren und älteren Eisenbahngeschichte gespickt. An zahlreichen Stellen wird deutlich, dass der Arbeit an dem Buchmanuskript durchaus eine intensive Recherche historischen Quellenmaterials vorausging. So bezieht sich Vul'fov wiederholt auf Gesetze und Verordnungen, die den Eisenbahnverkehr und das Verhalten von Passagieren in Zügen und Bahnhöfen im Zarenreich regelten. Auch statistisches Material, dem z.B. Informationen über die durchschnittliche Reisedistanz russischer Passagiere, über Fahrgastzahlen der einzelnen Klassen und über Preise für die Zugreise im 19. Jahrhundert entnommen wurden, hat der Autor zurate gezogen. Allerdings bleibt es für den Leser vielfach unklar, auf welche Quellen bzw. Werke der Sekundärliteratur sich Vul'fov in den einzelnen Fällen stützt. Dem Buch fehlt sowohl ein wissenschaftlicher Apparat (Fußnoten) als auch eine Bibliographie der verwendeten Literatur und Primärquellen. In vielen Fällen zieht Vul'fov seine Informationen schlicht aus belletristischen Werken des 19. und 20. Jahrhunderts, was in Einzelfällen legitim erscheinen mag, auf der anderen Seite jedoch einer entsprechenden methodologischen Reflexion über den Umgang mit Quellen dieser Art bedurft hätte.

Trotz dieser offensichtlichen Schwächen des Buches bietet Vul'fov auch für den wissenschaftlich interessierten Leser so manch spannendes Detail. So führt der Autor beispielsweise aus, dass die staatlichen Eisenbahnen der UdSSR bis in die siebziger Jahre aus strategischen Überlegungen einen Fuhrpark aus alten Dampflokomotiven unterhielten und sowjetische Bahnhöfe bis in diese Zeit mit der entsprechenden Infrastruktur zu deren Versorgung mit Brennmaterial und Wasser ausgestattet waren (S. 298). Interessant erscheint auch, dass sich viele Eisenbahnbauten aus dem 19. Jahrhundert, so zum Beispiel der Bahnhof des Ortes Astapovo, an dem 1910 Lev Tolstoj verstarb, bis in die neunziger Jahre offensichtlich weitgehend unverändert erhalten hatten und erst im heutigen Russland von den Gefahren des alles erfassenden „Evroremont“ bedroht sind (S. 296). Auch die Ausführungen über die Geschichte und Organisation des Bahnhofsbuchhandels im Zarenreich und die Rolle der Eisenbahn als Mittel zur Verbreitung von gedrucktem Wissen (S. 344ff.) enthalten Informationen, die man an anderer Stelle nicht findet.

Irritierend wirken dagegen die Versuche Vul'fovs die Eisenbahn des Zarenreiches als ein besonders ‚humanes‘ Verkehrsmittel zu mystifizieren, dessen Planer um das Wohl der Passagiere besonders besorgt gewesen seien (z.B. S. 233, 308ff.). Hätte Vul'fov bei seiner Arbeit auch Reiseberichte russischer Passagiere oder Beschwerdebücher aus dem Archiv des Verkehrsministeriums zurate gezogen, wäre sein Urteil an vielen Stellen gewiss differenzierter ausgefallen. Geradezu skurril sind Passagen, in denen der Autor von den Kochkünsten einer Mitarbeiterin eines Eisenbahnbuffets an einem russischen Provinzbahnhof in den siebziger Jahren schwärmt (S. 322) oder spekuliert, dass in den dreißiger Jahren so viele Züge zwischen Mitternacht und den frühen Morgenstunden fahrplanmäßig ihren Zielbahnhof erreichten, um den Mitarbeitern des NKVD den Zugriff auf gesuchte Passagiere zu erleichtern (S. 293–294). Auch zahlreiche inhaltliche Fehler lassen sich in dem Buch finden. So kolportiert z.B. auch Vul'fov den Mythos, Nikolaj I. habe aus strategischen Gründen die russische Breitspur für den Bau russischer Schienenverbindungen gewählt (S. 70). Auch der Versuch des Autors, Pavel

Mel'nikov – einer der Ingenieure, die den Bau der Bahnlinie St. Petersburg-Moskau planten, und später der erste russische Verkehrsminister – zu einer Heldenfigur aufzubauen, die „Gott an den Horizont der Geschichte stellte“ (S. 33) ist für einen kritischen Leser befremdlich. Dass Vul'fov – von westlicher Forschungsliteratur ganz zu schweigen – bei seiner Arbeit auch zahlreiche neuere russische Arbeiten zur Geschichte der Bahnhöfe (z.B. NINA PETUCHOVAS Buch über den „Platz der drei Bahnhöfe“ in Moskau aus dem Jahr 2005 oder das Werk von I. A. BOGDANOV über die Bahnhöfe St. Petersburgs aus dem Jahr 2004) nicht berücksichtigt hat, ist ein letzter Kritikpunkt zu diesem letztendlich enttäuschenden Buch zu einem wichtigen Thema.

Frithjof Benjamin Schenk, München

YOHANAN PETROVSKY-SHTERN *Jews in the Russian Army, 1827–1917. Drafted into Modernity.* Cambridge University Press Cambridge 2009. XVI, 307 S., Abb. ISBN: 978-0-521-51573-3.

Im kollektiven Gedächtnis des Judentums gehört der Dienst russischer Juden in der Armee des Zaren zu jenen Erfahrungen, die in der Regel als eine Leidensgeschichte erinnert werden – eine Deutung, die in der Historiographie zu diesem Thema nicht selten übernommen worden ist. Mit seiner Monographie „Jews in the Russian Army, 1827–1917. Drafted into Modernity“ legt der in Amerika lehrende Historiker Jochanan Petrovskij-Stern nun eine alternative Interpretation der Geschichte der Juden in den russischen Streitkräften vor. Er ist darum bemüht, die Rekrutierung russischer Juden nicht nur in einem breiteren europäischen Kontext zu sehen, sondern auch den „imperialen Kontext“ innerhalb des Zarenreiches zu rekonstruieren und dabei gleichzeitig die Entwicklung der jüdischen Gemeinde zu berücksichtigen.

Die Studie setzt mit dem Jahr 1827 ein, als Nikolaus I. das Statut erließ, die russischen Juden für den Armeedienst zu rekrutieren (Kapitel 1). Petrovskij-Stern begreift das Statut als ein Projekt im Geist der Aufklärung, welches intendierte, die jüdischen Untertanen für den Staat „nützlich“ zu machen. Er sieht darin eine Aufwertung des Status der Juden durch den Zaren: Sie waren ein integraler Bestandteil seines staat-

lichen Modernisierungsprojektes. In der Wahrnehmung der Juden des Reiches hingegen war der Rekrutierungsbefehl vor allem ein Angriff auf ihre Religion.

In einem zweiten Schritt macht der Autor deutlich, wie sich das Verhältnis zwischen der Armee und den russischen Juden wandelte, oder vielmehr, wie der Militärdienst den „russischen Juden“ überhaupt erst schuf (Kapitel 2). Er analysiert die Wechselbeziehung zwischen dem russischen Militär und den jüdischen Soldaten, die er als einen ständigen Aushandlungsprozess begreift, der sowohl die Juden als auch das Militär entscheidend veränderte. Die Wehrpflicht war demnach ein Impetus für die religiöse und soziale Selbstorganisation der Juden. Auf Initiative jüdischer Soldaten entstanden z.B. neue Synagogen speziell für jüdische Rekruten. Gleichzeitig erhielten aus dem Wehrdienst entlassene jüdische Soldaten das Recht, auch außerhalb des Ansiedlungsrayons sesshaft zu werden – auf diese Weise entwickelten sich jüdische Gemeinden auch im Inneren des Russländischen Reiches. Durch die Armee wurden Juden aus ihrer traditionellen Lebenswelt herausgerissen; ihre jüdische Identität wurde transformiert. Das Militär war seinerseits in vielen Fällen bereit, die jüdischen Lebensformen seiner Rekruten nicht nur zu tolerieren, sondern sogar aktiv zu beschützen, indem es ihnen z.B. Gebetshäuser zur Verfügung stellte.

Einen wichtigen Aspekt bildet die Erfahrung jüdischer Kinder in den Kantonistenschulen (Kapitel 3). Petrovskij-Stern argumentiert, dass es sich auch hier nicht um eine spezifisch jüdische Leidensgeschichte gehandelt habe, sondern dass im Gegenteil die jüdischen Schüler dasselbe Erziehungssystem und dasselbe militärische Training durchliefen wie ihre christlichen Kameraden. Aus diesem System gingen bis zum Ende der Kantonistenschulen 1859 russischsprachige Juden hervor, die sich als loyale Soldaten des Zaren verstanden.

Eine wichtige Zäsur für die Beziehungen zwischen den Juden und der imperialen Armee ist für Petrovskij-Stern das Jahr 1874, als im Zuge der Reformen Alexanders II. die allgemeine Wehrpflicht eingeführt wurde (Kapitel 4). Er identifiziert dabei das Militär als die treibende liberale Kraft. Dass diskriminierende Maßnahmen gegenüber Juden dennoch ihren Eingang in